

## **JURNAL TUGAS AKHIR**

# **ANALISIS BIAYA PERJALANAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM ANTAR KOTA RUTE MAKASSAR - PAREPARE**



Oleh :

**YUYUN SAKINA WALEURU**

**D111 09 314**

**JURUSAN SIPIL FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2014**

**ANALISIS BIAYA PERJALANAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM ANTAR KOTA  
RUTE MAKASSAR - PAREPARE  
M. Isran Ramli<sup>1</sup>, Dantje Runtulalo<sup>2</sup>, Yuyun S. Waleuru<sup>3</sup>**

**Abstrak**

Biaya transportasi menjadi salah satu faktor yang harus selalu di pertimbangkan setiap orang untuk melakukan perjalanan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pola atau pola distribusi biaya perjalanan dan menganalisis persamaan dan perbedaan biaya perjalanan antar moda Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) rute Makassar – Parepare. Data – data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data sekunder yang diperoleh dari instansi – instansi terkait dan data primer yang didapat dari penyebaran kuisioner secara acak sebanyak 486 sampel yang terdiri dari 140 sampel untuk bus, 122 sampel untuk bus sedang, 78 sampel untuk bus kecil dan 146 sampel untuk mobil penumpang umum (MPU). Analisis yang digunakan adalah Uji T dan Uji F dengan menggunakan program SPSS16.0. Analisis biaya perjalanan meliputi biaya ke tempat pengambilan moda AKDP (Terminal/Perwakilan), tarif AKDP, biaya makan dan minum di terminal / perwakilan di Parepare sampai ke tujuan perjalanan. Berdasarkan rantai perjalanan penumpang terdapat 2 pola perjalanan, tetapi hanya 2 pola yang dominan yaitu Rumah – Terminal – Rumah dan Terminal – Rumah – Rumah. Distribusi biaya perjalanan untuk pola 1 dan pola 2 adalah Rp. 55.000 - Rp. 105.000 dan Rp. 124.999 - Rp. 174.999. Distribusi biaya perjalanan paling banyak adalah Rp. 120.000 - Rp. 124.999 dan Rp. 70.000 - Rp. 74.999. Untuk pola 1, pola 2 dan pola 3, biaya perjalanan paling banyak adalah Rp. 69.999.

Kata Kunci:

**Abstract**

Transportation costs become one of the factors that must always be considered by people to travel. The purpose of this study was to analyze the similarities and differences in the cost of intermodal transportation on the route Makassar - Parepare. Data used in this research is secondary data obtained from related agencies and primary data obtained from questionnaires at random. The sample consists of 486 samples, 122 buses for medium buses, 78 samples for small buses and 146 samples for public passenger vehicles (PPV). The analytical method used is T test and F test using SPSS16.0 program. The analysis of travel costs includes the cost to the retrieval mode (Terminal/Representative) in Parepare, the fare of AKDP, the cost of food and drink at the terminal / representative down to the purpose of the journey. Based on the travel chain of passengers, there are 2 travel patterns, but only 2 dominant patterns are Home - Terminal - Home and Terminal - Home - Home. The distribution of passenger travel cost for pattern 1 and pattern 2 is Rp. 55,000 - Rp. 105,000 and Rp. 124,999 - Rp. 174,999. The distribution of passenger travel cost is most frequent is Rp. 120,000 - Rp. 124,999 and Rp. 70,000 - Rp. 74,999. For pattern 1, pattern 2 and pattern 3, the most frequent travel cost is Rp. 69,999. Analysis of the non-dominant pattern shows the relative differences in mean passenger travel expenses for intermodal transport used.

Keywords: In Provincial Municipality

<sup>1</sup> Dosen, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Hasanuddin, Makassar 90245, INDONESIA

<sup>2</sup> Dosen, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Hasanuddin, Makassar 90245, INDONESIA

<sup>3</sup> Mahasiswa, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Hasanuddin, Makassar 90245, INDONESIA

kota Makassar merupakan Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan yang tidak lepas dari permasalahan urbanisasi. Dengan laju urbanisasi yang semakin tinggi, perkembangan ekonomi membaik, maka bisa diantisipasi dengan meningkatnya jumlah perjalanan dari desa ke kota. Hal ini mengakibatkan penduduk dari desa ke kota, hingga pada akhirnya menimbulkan permasalahan yang memerlukan peningkatan sistem transportasi kota yang terencana dan terpadu.

Jumlah penduduk Kota Makassar dan Pa  
setiap tahun mengalami peningkatan baik y  
sebabkan oleh adanya pertumbuhan penduduk  
kota tersebut maupun migrasi penduduk dari sel  
Berdasarkan data statistik penduduk Kota M  
Makassar adalah 1.400.000 jiwa. Jumlah penduduk  
adalah 1.400.000 jiwa. Jumlah penduduk Kota  
dua kota tersebut adalah 1.400.000 jiwa. Jumlah  
hal ekonomi dan sosial. Jumlah penduduk Kota  
Perkembangan ekonomi dan sosial. Jumlah penduduk Kota  
kebutuhan masyarakat. Jumlah penduduk Kota  
masyarakat. Jumlah penduduk Kota  
masyarakat. Jumlah penduduk Kota  
umum.

Sampai saat ini pelayanan transportasi tersedialanya terminal satu di Kota Makassar adalah terminal tumpang di Kota Makassar. Dalam hal ini diatur sirkulasi angkutan (Angkot), Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP).

Dalam perjalanan penuh biaya yang dikeluarkan ke tempat yang dikeluarkan untuk tarif A Makassar - Palopo selama melakukan

Biaya perjalanan orang berbeda - tempuh dan kendaraan perjalanan, dengan demikian maka mengharuskan pengguna jasa untuk mempertimbangkan dampak yang terjadi dalam berbagai aspek kegiatan perjalanan AKDP rute Makassar -

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula (Miro, 2002 dalam Supriyanto dan Priyanto, 2006).

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa “Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan”. Pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukannya dengan sistem sewa atau bayar. Sistem angkutan umum menjadi lebih efisien karena biaya angkutannya yang murah, hal ini dikarenakan angkutan umum penumpang merupakan angkutan massal sehingga angkutan menjadi beban tanggungan bersama.

mobil bus yang mempunyai  
mpai dengan 60 orang, tidak  
pengemudi.

decker) adalah mobil bus  
70 orang sampai dengan  
empat duduk pengemudi.

(bus) adalah mobil bus  
orang sampai dengan  
duduk pengemudi.

...us) adalah mobil  
50 orang sampai  
tempat duduk

melayani dan mobilitas atau untuk berpindah tempat lain yang misalnya angkutan angkutan antar kota dalam yang berjarak jauh misalnya angkutan provinsi. Angkutan umum juga berperan lalu lintas dan penghematan energi nyak serta perencanaan dan yah. (Warpani, 2002: 39).

Pengguna angkutan umum ditinjau dari segi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya terbagi atas 2 kelompok yaitu :

1. Kelompok *captive users*, didefinisikan sebagai orang atau kelompok masyarakat yang berangkat dari rumah dan tidak mempunyai atau menggunakan

Struktur biaya perjalanan penumpang angkutan umum dinyatakan dengan persamaan berikut :

$$\text{BPT} = \text{BKT} + \text{Tarif AKDP} + \text{BM} + \text{BDT} \quad \text{.....(1)}$$

- $$= \text{Biaya Perjalanan Total}$$

$$- \text{Biaya dari Tempat Pengambilan Moda AKDP}$$

$$- \text{Biaya Makan}$$

$$= \text{Biaya dari Tempat Diturunkan Penumpang}$$

$$\text{AKDP} - \text{Tujuan Perjalanan}$$

**TRANSPORTASI UMUM**  
Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89  
2003 tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan  
Biaya Pokok Angkutan  
Antar Kota Kelas  
"Tarif angkutan  
suatu  
pang  
umum.

- 

gantungan dengan jarak tetap menetapkan besarnya tarif dengan menetapkan suatu nilai tetap per kilometer yang tercakup (Sugeng, 2007: 32).

dengan jarak  
besarnya tarif  
tempuh oleh  
formula yang  
bagian dari  
jarak antara  
ayanan untuk  
to dan Nandar,

- ...upakan penyederhanaan di  
...ungan pada tarif bertahap jika daerah  
...erangkutan dibagi ke dalam zona-  
... tertinggi tarif dapat ditetapkan  
... membuat pembagian zona yang  
...k (Hernawiyanto dan Nandar,

# UJI KOLMOGOROV SMIRNOV

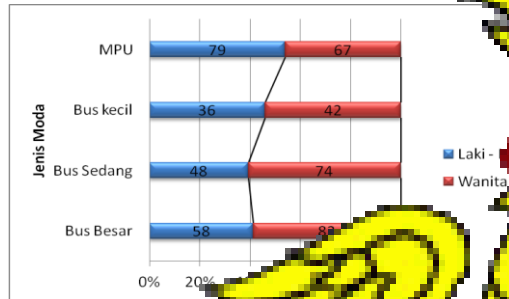
Uji Kolmogorov-Smirnov digunakan untuk mengetahui apakah distribusi nilai-nilai sampel yang teramati sesuai dengan distribusi teoritis tertentu

			d <sup>2</sup>	n
	0,5	0,5	0,0025	140
3,84	0,5	0,5	0,0025	122
3,84	0,5	0,5	0,0025	78
3,84	0,5	0,5	0,0025	146
Total Sampel				486

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik Sosio Demografi Penumpang AKDP Rute Makassar - Parepare

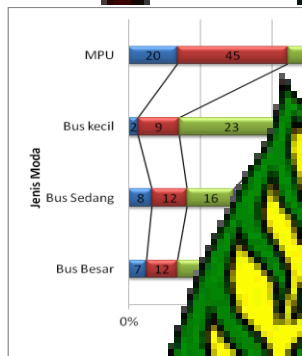
#### 1. Jenis Kelamin



Gambar 2.

Pada Gambar 2 terlihat bahwa penumpang bus besar dan bus sedang lebih banyak berjenis kelamin wanita.

#### 2. Tingkat Pendidikan Terakhir

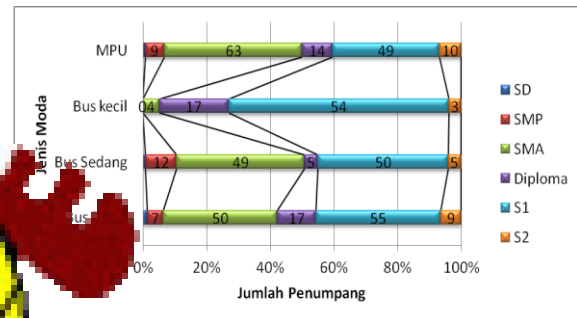


Gambar 3.

Pada Gambar 3 terlihat bahwa penumpang bus besar dan bus sedang lebih banyak berpendidikan SMA, sedangkan untuk bus kecil lebih banyak berpendidikan SMP.

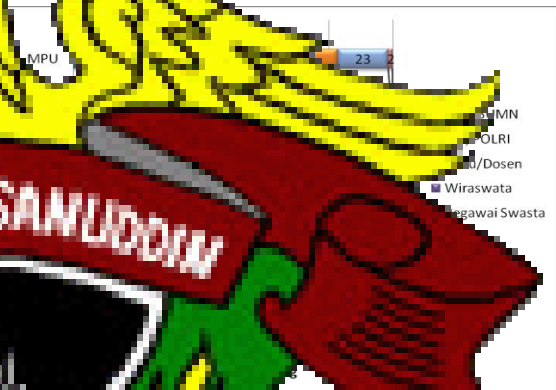
#### 3. Pendidikan Terakhir

Pada Gambar 3 dibawah ini terlihat bahwa penumpang bus besar dan bus sedang lebih banyak penumpang yang berpendidikan terakhir S1 sedangkan untuk moda MPU lebih banyak berpendidikan terakhir SMA.



Gambar 3. Karakteristik Berdasarkan Pendidikan Terakhir

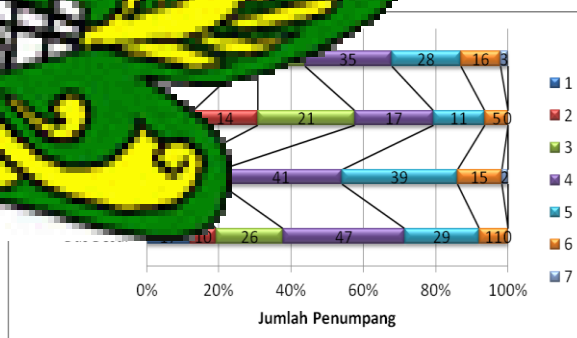
#### Pekerjaan



Gambar 4. Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan

dapat terlihat bahwa yang moda bus besar dan bus sedang lebih banyak sebagai ibu rumah tangga, bus kecil lebih banyak sebagai ibu rumah tangga, bus sedang untuk berprofesi sebagai

terlihat bahwa yang moda bus besar dan bus sedang lebih banyak penumpang bus sebagai ibu rumah tangga, bus kecil lebih banyak sebagai ibu rumah tangga, bus sedang untuk berprofesi sebagai

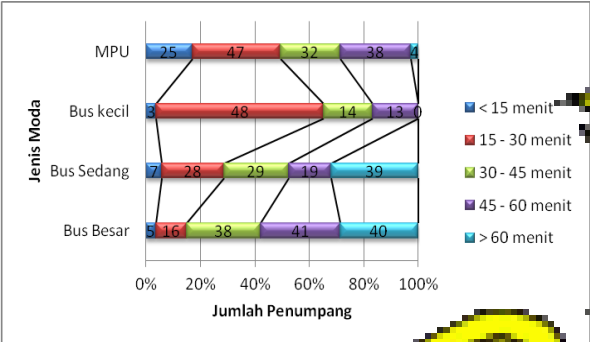


Gambar 5. Karakteristik Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga





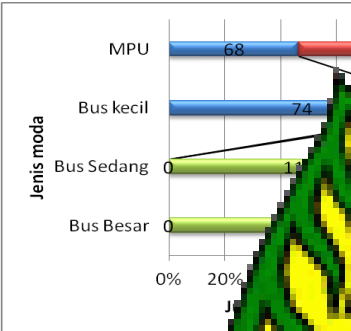
5. Lama Waktu Menunggu di Tempat Pengambilan Moda AKDP



Gambar 11. Karakteristik Pola Rantai Perjalanan dan Waktu Menunggu di Tempat Pengambilan Moda AKDP

Pada Gambar 11, terlihat bahwa lama waktu menunggu di tempat pengambilan moda bus besar, bus kecil, bus sedang, dan bus kecil untuk penumpang AKDP untuk penjemputan penumpang kurang dari 15 menit, untuk penumpang bus kecil, bus sedang, dan bus kecil sekitar > 60 menit, untuk penumpang bus kecil, bus sedang, dan bus kecil 15 - 30 menit.

6. Waktu Selesai Perjalanan



Gambar 12. Karakteristik Pola Rantai Perjalanan dan Waktu Selesai Perjalanan

Pada Gambar 12, terlihat bahwa lama waktu perjalanan sampai ke tempat tujuan penumpang moda bus besar, bus kecil, bus sedang, dan bus kecil untuk penumpang AKDP untuk penjemputan penumpang kurang dari 15 menit, untuk penumpang bus kecil, bus sedang, dan bus kecil sekitar > 60 menit, untuk penumpang bus kecil, bus sedang, dan bus kecil 15 - 30 menit.

Berdasarkan hasil survei utama karakteristik penumpang AKDP rute Parepare menurut pola rantai perjalanan 13 rantai perjalanan yang dilakukan dari asal perjalanan ke tempat tujuan. Untuk lebih jelas 13 pola rantai perjalanan tersebut maka disajikan dalam Tabel 3 berikut ini :

Tabel 3. Rantai Perjalanan

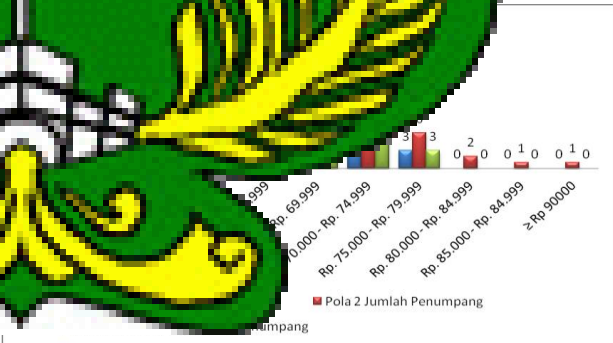
No	Pola Rantai Perjalanan	N
1	Rumah/Kos – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Rumah/R.Kerabat	165
2	Rumah/Kos – Terminal – R.Makan – Terminal – Pinggir Jalan	25
3	Rumah/Kos – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Rumah/R.Kerabat	260
4	Rumah/R.Kerabat – R.Makan – Terminal – Pinggir Jalan – Rumah	4
5	Rumah – R.Makan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Rumah	14
6	Rumah – Perbelanjaan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Rumah	2
7	Rumah – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Rumah	3
8	Rumah – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan	1
9	Rumah – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan	1
10	Rumah – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan	5
11	Rumah – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan	2
12	Rumah – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan – Terminal – R.Makan – Pinggir Jalan	1

dari 13 pola perjalanan tersebut, moda bus besar, bus kecil, bus sedang, dan bus kecil ada 2 pola yang

Rumah – Makan – Pinggir

Rumah Makan

penumpang  
13 berikut



Gambar 13. Distribusi Total Biaya Perjalanan Penumpang Moda Bus Besar

Pada Gambar 13 memperlihatkan distribusi biaya perjalanan penumpang moda bus besar untuk pola 1 dan pola 2 yang paling mendominasi adalah Rp.55.000 – Rp.59.999 yaitu untuk pola 1 sebanyak 12 orang atau



27,9% dari total jumlah penumpang yang disurvei. Untuk pola 2 orang sebanyak 21 orang atau 26,92% dari total jumlah penumpang yang disurvei sedangkan untuk pola non dominan yang mendominasi adalah Rp.70.000 – Rp.74.999 sebanyak 5 orang atau 26,32% dari total jumlah penumpang yang disurvei.

Distribusi total biaya perjalanan untuk penumpang moda bus sedang digambarkan pada Gambar 14 berikut ini :

penumpang yang disurvei. Untuk pola 2 yang paling mendominasi adalah Rp.105.000 - Rp.109.999 yaitu sebanyak 10 orang atau 32,26% dari total jumlah penumpang yang disurvei. Sedangkan untuk pola non dominan yang paling mendominasi adalah Rp. 120.000 – Rp. 124.999 yaitu sebanyak 4 orang atau 25,00 % dari total jumlah penumpang yang disurvei.

Distribusi total biaya perjalanan untuk penumpang moda MPU digambarkan pada Gambar 16 berikut ini :



Pola 2	Bus Besar	78	0,353	Normal
	Bus Sedang	77	0,052	Normal
	Bus Kecil	31	0,108	Normal
	MPU	74	0,648	Normal
Pola Non Dominan	Bus Besar	19	0,609	Normal
	Bus Sedang	15	0,419	Normal
	Bus Kecil	16	0,941	Normal
	MPU	11	0,951	Normal

Tabel 7. Nilai – Nilai Statistik Parameter Uji-T Pola 2

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU	tstatistical value
Bus Besar		1,983	1,984	1,983	
Bus Sedang	1,983		1,985	1,983	
Bus Kecil	1,984	1,985		1,986	
MPU	1,983	1,983	1,986		
tcritical value					

Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa hasil output total biaya perjalanan penumpang untuk pola 2 dan pola non dominan pada A = 0,05 2-tail (nilai signifikansi) di atas 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan yang akan diuji dengan uji T.

### Uji T

Pada Tabel 5 menunjukkan hasil uji Tstat dan Tcritical untuk pola 2 dan pola non dominan pada A = 0,05 2-tail (nilai signifikansi) di atas 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan yang akan diuji dengan uji T.

Tabel 5. Hasil Uji Statistik Parameter Uji-T Pola 2

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
Bus Besar		1,996	1,996	1,986
Bus Sedang	1,996		1,996	1,986
Bus Kecil	1,996	1,996		1,986
MPU	1,986	1,986	1,986	

Tabel 6. Hasil Uji Statistik Parameter Uji-T Pola Non Dominan

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
Bus Besar		2,048	2,064	2,060
Bus Sedang	2,048		2,064	2,060
Bus Kecil	2,048	2,064		2,060
MPU	2,048	2,064	2,060	

Pada Tabel 5 dan Tabel 6 menunjukkan hasil uji Tstat dan Tcritical untuk pola 2 dan pola non dominan pada A = 0,05 2-tail (nilai signifikansi) di atas 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan yang akan diuji dengan uji T.

Berikut ini disajikan hasil uji Tstat dan Tcritical antar moda untuk pola 2 pada Tabel 7 – 8.

Tabel 8. Hasil Uji Komparasi Kedua Nilai Uji-T Pola 2

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU	tstatistical value
Bus Besar		Beda	Beda	Sama	
Bus Sedang	Beda		Beda	Sama	
Bus Kecil	Beda	Beda		Sama	
MPU	Sama	Sama	Sama		
tcritical value					

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU	tstatistical value
Bus Besar		Beda	Beda	Sama	
Bus Sedang	Beda		Beda	Beda	
Bus Kecil	Beda	Beda		Beda	
MPU	Sama	Beda	Beda		
tcritical value					

Pada Tabel 9 dan Tabel 10 terlihat bahwa relatif terjadi perbedaan rerata biaya perjalanan penumpang antar moda transportasi, kecuali pada bus besar terhadap MPU dan MPU terhadap bus besar.

### Uji F

Aturan pengambilan keputusan dalam uji F ini ada menerima  $H_0$  jika F hitung lebih kecil dari pada F tabel, sebaliknya menolak  $H_0$  jika F hitung lebih besar dari tabel.

Berikut ini disajikan hasil uji Fstatistical dan Fcritical antar moda untuk pola 1 pada Tabel 11- 12.

Tabel 11. Nilai – Nilai Statistis Uji Fstatistical dan Fcritical

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
Bus Besar				
Bus Sedang				
Bus Kecil				
MPU				

Tabel 12.

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
Bus Besar				
Bus Sedang				
Bus Kecil				
MPU				

Pada Tabel 11 terlihat bahwa variansi biaya perjalanan penumpang yang berbeda ada antar moda. Sedangkan pada Tabel 12 terlihat bahwa variansi biaya perjalanan penumpang antar moda yang berbeda ada antara bus besar dan bus sedang dan bus sedang dan bus kecil. Relatif terjadi perbedaan rerata biaya perjalanan penumpang antar moda transportasi yang berbeda.

Berikut ini disajikan hasil uji Fstatistical dan Fcritical antar moda untuk pola 2 pada Tabel 13- 14.

Tabel 13. Nilai – Nilai Statistis Uji Fstatistical dan Fcritical

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
Bus Besar		3,9088	3,9344	3,91
Bus Sedang	3,9088		3,9352	3,9104
Bus Kecil	3,9344	3,9352		3,9376
MPU	3,91	3,9104	3,9376	
Fcritical value				

Tabel 14. Hasil Uji Komparasi Kedua Nilai Uji-F Pola 2

	Bus Besar	Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
Bus Besar		Sama	Beda	Sama
Bus Sedang	Sama		Beda	Beda
Bus Kecil	Beda	Beda		Beda
MPU	Sama	Beda	Beda	
Fcritical value				

Pada Tabel 13 dan Tabel 14 terlihat bahwa variansi biaya perjalanan penumpang antar moda yang berbeda ada antara bus besar dan bus sedang, bus sedang dan bus kecil, bus kecil dan MPU, dan MPU dan bus besar. Relatif terjadi perbedaan rerata biaya perjalanan penumpang antar moda transportasi yang berbeda.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data yang telah dilakukan, maka diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Bentuk atau pola distribusi biaya perjalanan penumpang antar moda Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) rute Makassar – Parepare antara lain :

- a. Moda bus besar untuk pola 1 dan pola 2 yang paling mendominasi adalah Rp.55.000 – Rp.59.999 sedangkan untuk pola non dominan yang mendominasi adalah Rp.70.000 – Rp.74.999.

- b. Moda bus sedang untuk pola 1 dan pola 2 yang mendominasi adalah Rp.55.000 – Rp.59.999. Sedangkan untuk pola non dominan yang mendominasi adalah Rp.70.000 – Rp.79.999.

- c. Moda bus kecil untuk pola 1 dan pola 2 yang mendominasi adalah Rp.55.000 – Rp.59.999. Untuk pola non dominan yang mendominasi adalah Rp.70.000 – Rp.74.999.

- d. Moda bus untuk pola 1 dan pola 2 yang mendominasi adalah Rp.55.000 – Rp.59.999. Sedangkan untuk pola non dominan yang mendominasi adalah Rp.70.000 – Rp.74.999.

2. Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa pola distribusi biaya perjalanan penumpang antar moda transportasi yang paling banyak terjadi relatif terhadap pola 1 dan pola 2 adalah pola 1 dan pola 2.

#### Saran

1. Diharapkan agar hasil penelitian ini harus tepat dan akurat.
2. Perlu dilakukan penelitian lanjutan mengenai biaya perjalanan penumpang antar moda transportasi rute Makassar - Parepare dengan metode yang berbeda.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Hernawiyanto, N., Nandar., 2007, *Analisa Tarif Angkutan Umum Bus Cepat AC Jurusan Semarang-Solo*, Skripsi, Jurusan Teknik Sipil Universitas Diponegoro, Semarang.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang *Terminal Transportasi Jalan*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1995 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Umum di Jalan dengan Kendaraan Umum*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 *Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 *Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 *Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 *Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1995 tentang *Angkutan Jalan*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1995 tentang *Angkutan Jalan*.

